

第 8 期

(总第 374)

二〇二五年八月十五日

本期目录

- ◆ 长宏国际为地中海航运建造两艘集装箱船同日出坞
- ◆ 58 艘! 全球新船订单腰斩! 中国船企逆势稳居榜首
- ◆ “旺季”来了又走? 集运运价继续下行
- ◆ 再订 18 艘! 航运巨头重返中国船厂
- ◆ 鑫亚修船举行技术中心成立揭牌仪式
- ◆ 人民币结算! 全球最大集装箱船船东力挺中国造船



协会地址：浙江省舟山市新城体育路 10 号 8 楼

邮政编码：316021 秘书处电话：(0580) 2285567 (传真同)

协会网站：www.zseafert.cn E-mail：zswjmxh@126.com

长宏国际为地中海航运建造两艘集装箱船同日出坞

7月31日，长宏国际为地中海航运（MSC）建造的系列11500TEU双燃料LNG动力集装箱船第7艘“MSC EMILIA”号（CHB2033）、第8艘“MSC SAMIA”号（CHB2034）完成出坞节点，全面进入水下调试阶段。

地中海航运现场办公室成员、英国劳氏船级社（LR）、法国船级社（BV）以及长宏国际部分中高层、项目组成员以及员工出席并见证了该仪式。此次出坞的两艘分别入级LR和BV船级社。

本批次船舶在坞内建造过程中，充分借鉴系列船建造经验，不断优化施工流程，确保生产节点稳步推进。通过提升分段预舾装完整性、优化质量管理体系，有效提高了生产效率和一次性报验合格率。同时，项目团队积极应对船东、船检提出的技术问题，快速制定解决方案，保障了建造质量与服务标准。此外，面对夏季高温、多雨及台风等不利因素，团队精准调度，最大限度降低了天气对施工进度的影响。

据了解，地中海航运系列11500TEU集装箱船总计10艘，船总长335米，型宽45.6米，型深25米，设计航速20节。该系列船是长宏国际和中集ORIC联合研发设计的新一代万箱级双燃料集装箱船。采用双岛式布置，配备了同级最大的C型LNG燃料储罐，LNG模式和燃油模式的续航里程均可满足经典中欧或中美航线的单次往返需求，保证了船东营运计划的灵活性；具备清洁环保、低碳排等特性，与现有同型船相比，可节约5%左右的燃料，能效设计指数（EEDI）比国际海事组织（IMO）严苛的第三阶段排放基准线还要再降低约40%；设计具有非常好的技术前瞻性，不仅采用LNG及传统燃油双动力推进形式，还采用了业内最前沿的氨燃料“预留（Ready）”设计。（国际船舶网）

58 艘！全球新船订单腰斩！中国船企逆势稳居榜首

今年 7 月，全球新船订单出现“腰斩”，但中国船企依然牢牢占据行业榜首位置。虽然受美国政策与市场波动等因素影响，今年中国船企接单量同比下滑，但其在全球造船业的市场份额和领先优势依旧显著。

根据克拉克森 8 月 12 日发布的数据，今年 7 月，全球新船订单成交量为 58 艘 203 万修正总吨（CGT），按 CGT 计比去年同期的 487 万 CGT 下降了 58%，比今年 6 月的 354 万 CGT 环比下降了 43%。其中，中国船企承接新船订单 43 艘 152 万 CGT，全球市场占有率为 75%，位居榜首；韩国船企接单 8 艘 33 万 CGT，全球市场占有率仅为 16%，位居第二。

今年 1-7 月，全球累计新船订单成交量为 788 艘 2326 万 CGT，同比去年 1-7 月的 1973 艘 4765 万 CGT 下降 51%。其中，中国船企接单 463 艘 1303 万 CGT，同比下降 59%，市场占有率 56%，排名第一；韩国船企接单 123 艘 524 万 CGT，同比下降 37%，市场占有率 23%，排名第二。

截止今年 7 月底，全球手持订单量为 16479 万 CGT，环比 6 月底减少了 44 万 CGT。其中，中国手持新船订单量达到 9837 万 CGT，同比增加 1337 万 CGT，以 60% 的市场占有率继续稳居第一；韩国手持新船订单量为 3522 万 CGT，同比减少 403 万 CGT，市场占有率为 21%，位居第二。

今年 7 月份，新造船价格继续保持平稳势头。克拉克森新造船价格指数（Newbuilding Price Index）为 186.65 点，环比 6 月的 187.11 点下降 0.46 个百分点，比 5 年前同期的 126.72 点上升 47% 左右。

从船型来看，174000 立方米大型 LNG 运输船价格为 2.51 亿美元，比 6 月份下降 400 万美元；超大型油船（VLCC）价格为 1.26 亿美元，与 6 月份持平；22000~24000TEU 超大型集装箱船价格为 2.73 亿美元，与 6 月份持平。

韩国造船业界表示，7 月份，韩国船企在全球新船订单中的市场占有率

仅为 16%，数量远远落后于中国，不过，这是由于韩国船企延续了以高附加值船舶为中心的选择性接单策略，这一策略有利于船企提高收益、增强竞争力。

纵观今年前 7 个月的中韩造船业接单情况，中国在 2 月、4 月、5 月、6 月和 7 月 5 次占据接单榜榜首位置，而韩国仅有 1 月和 3 月 2 次排名第一。

波罗的海国际航运公会（BIMCO）航运分析经理 Filipe Gouveia 表示，美国贸易代表办公室（USTR）针对中国建造船舶征收港口费的政策、加上全球新船订单减少以及船型结构变化，这些因素共同导致中国船企上半年接单份额从去年下半年的 72% 降至 52%。

在 2 月底 USTR 发布针对中国航运、物流及造船业的 301 条款草案之后，韩国船企 3 月接单量一度反超中国。不过，随着 USTR 在 4 月的宣布了修订后的港口费征收计划，减轻了对非中国公司拥有的中国建造船舶或新造船的收费，船东重返中国船厂订船。

Gouveia 指出，目前可取代中国船企的造船产能相当有限，即便船东因 USTR 港口费政策而回避在中国订造新船，也很难找到足够的替代产能。作为世界第二大和第三大造船国，韩国和日本船企在产能扩张方面面临挑战，主要由于人口下降带来的劳动力短缺；这一人口结构问题推高了劳动力成本，削弱了日韩船企在全球市场的竞争力。

在他看来，即使存在美国政策带来的负面影响，但如果今年年初以来全球新船订单量没有出现大幅下降，中国船企的接单份额很可能会更高。

展望未来，Gouveia 认为中国的地位依然稳固：“中国在造船业的主导地位短期内不太可能发生显著变化，但中期竞争可能会加剧。菲律宾和越南等国家虽然目前只是散货船和油船的小规模建造国，但可能会利用低劳动力成本扩大产能。同时，美国和印度虽然目前造船能力有限，但两国政府正积

极推动本土造船业发展。不过，即使取得成功，也需要一段时间才能扩大产能。”（国际船舶网）

“旺季”来了又走？集运运价继续下行

航运界网消息，集运市场现货运价指数继续下行，这至少意味着今年美线“旺季”已经来了又走。与此同时，随着“对等关税”基本尘埃落定，标志着“动荡”已经减弱，这是否意味着欧线会迎回传统“旺季”……

现货运价继续下行

具体而言，截至8月8日的上海出口集装箱综合运价指数（SCFI）为1489.68点，较上期下跌3.9%。

其中，欧洲航线，运输市场供求关系较为疲软，市场运价继续回落。8月8日，上海港出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为1961美元/TEU，较上期下跌4.4%；地中海航线，与欧洲航线基本同步，即期订舱价格小幅下跌，上海港出口至地中海基本港市场运价为2318美元/TEU，较上期下跌0.6%。

北美航线，运输需求缺乏进一步增长的动能，市场运价继续调整。8月8日，上海-美西运价下跌9.8%，至1823美元/FEU；上海-美东航线运价周环比下跌10.7%，至2792美元/FEU。

与此同时，截至8月7日，Drewry世界集装箱运价指数（WCI）环比上周下跌3%，约为2424美元/FEU。

Drewry指出，WCI在经历波动期后继续企稳。自4月美国加征关税政策宣布后，市场出现剧烈震荡，5月至6月初运费大幅飙升，随后开始急剧下滑，跌势持续至7月中旬后明显放缓。

Route	Route code	24-Jul-25	31-Jul-25	07-Aug-25	Weekly change (%)	Annual change (%)
Composite Index	WCI-COMPOSITE	\$2,517	\$2,499	\$2,424	-3% ▼	-56% ▼
Shanghai - Rotterdam	WCI-SHA-RTM	\$3,286	\$3,290	\$3,276	0%	-59% ▼
Rotterdam - Shanghai	WCI-RTM-SHA	\$495	\$496	\$489	-1% ▼	-22% ▼
Shanghai - Genoa	WCI-SHA-GOA	\$3,376	\$3,362	\$3,227	-4% ▼	-56% ▼
Shanghai - Los Angeles	WCI-SHA-LAX	\$2,675	\$2,632	\$2,534	-4% ▼	-61% ▼
Los Angeles - Shanghai	WCI-LAX-SHA	\$715	\$714	\$711	0%	1% ▲
Shanghai - New York	WCI-SHA-NYC	\$4,210	\$4,135	\$3,826	-7% ▼	-57% ▼
New York - Rotterdam	WCI-NYC-RTM	\$875	\$876	\$853	-3% ▼	11% ▲
Rotterdam - New York	WCI-RTM-NYC	\$2,033	\$2,006	\$1,996	0%	1% ▲

其中，从中国出发的航线，上海-鹿特丹稳定在 3276 美元/FEU，上海-热那亚下跌 4%至 3227 美元/FEU。与此同时，上海-纽约周环比下跌 7%至 3826 美元/FEU，上海-洛杉矶下跌 4%至 2534 美元/FEU。

Drewry 表示，鉴于关税生效前的抢运潮已结束，预计未来一周现货运价波动性将减弱。与此同时，供需平衡将可能在下半年再度走弱，导致即期运价再次下跌。

马士基：集运需求强劲 除了美国…

马士基预计，全球集装箱市场运量将增长 2%至 4%，高于此前预测的-1%至 4%，这表明全球（除北美外）的市场需求更具韧性。

与此同时，马士基首席执行官柯文胜（Vincent Clerc）先生在二季度财报电话会议上表示，集运需求出现了一个新的驱动力，带来了大量额外需求。

他指出，“现在进入了一个不同的发展阶段，自 2023 年以来，这一阶段的步伐加速——中国提升全球市场份额的方式，不再是为西方生产产品，而是凭借本土企业走向全球。”

他表示，“这就是目前的现实。我认为全球贸易的格局正在变化。”

“旺季”来了，又走了

整体而言，货代对今年“旺季”的看法基本一致。由于美国的关税，截至目前，舱位很好，货运量和运价都在下降，没有任何迹象表明这可能会发生。

与此同时，一位航运分析师也表示，“我认为旺季已经过去，班轮公司现在面临着尽可能长时间保持运价稳定的挑战。三季度已经基本确定，马士基表示，四季度是一个‘未知因素’，但希望仍然是‘体面的’。”

Xeneta 首席分析师 Peter Sand 表示，班轮公司已采取行动，通过取消航次（现在几乎是 6 月中旬的两倍）和强有力的运力管理，遏制了美线“现货运价暴跌”。

他补充称，“8 月份，现货运价大幅下降的速度有所放缓，因此加强运力管理对班轮公司来说取得了一些成功，但这是有限的，不足以阻止未来几个月的下行趋势。”

简言之，有人乐观，有人悲观.....这非常像如何看待装一半水的杯子。悲观主义者认为，运力过剩.....乐观主义者则认为，随着圣诞节货运量的增长，他们期待“旺季”来临.....

总而言之，在航运界网看来，集运市场是周期性行业，经历的繁荣后，也肯定躲不过衰退周期.....如何呢，又能怎！（国际船舶网）

再订 18 艘！航运巨头重返中国船厂

新加坡航运巨头 Eastern Pacific Shipping (EPS) 在支线集装箱船市场持续加码。继招商工业金陵船厂订单之后，EPS 再度出手与马尾造船签下

最多 18 艘支线船建造合同，扩张步伐再提速。

据贸易风消息，EPS 最近与福建船政旗下马尾造船签署了 12+6 艘 1800TEU 集装箱船建造合同，新船计划在 2028 年交付。由于船舶配有装卸设备 (geared)，因此造价相对较高，交易总金额达到 6.8 亿美元 (约合人民币 48.83 亿元)，相当于单船价格约 3778 万美元。

作为参考，克拉克森的数据显示，目前一艘 1800-2100TEU 集装箱船新造船价格约为 3200 万美元，相比去年同期的 3200 万美元持平。

消息人士透露，EPS 这批新船并非投机订单，而是已经与全球第三大集运公司法国达飞海运签订了长期租船合同，具体租金和租期尚未披露。

今年 7 月曾有报道称，达飞正计划订造大量中小型船，涉及船型从 1000TEU 至 6000TEU 不等，这些新船一部分将由达飞作为船东自行订造，另一部分则通过向船东租赁来获得。

值得一提的是，去年达飞已经与 EPS 达成协议，租赁 EPS 在新时代造船订造的 12 艘 18000TEU 和 4 艘 8400TEU 双燃料 LNG 动力集装箱船，这些新船将由 2026 年至 2028 年陆续交付；此外，EPS 于 2022 年在马尾造船订造的 6 艘 2900TEU 集装箱船，目前同样由达飞租赁运营。

除了马尾造船的 18 艘订单之外，上个月 EPS 还曾在招商工业金陵船厂订造 6 艘 1800TEU 集装箱船，将在 2027 年底至 2028 年陆续交付。这 6 艘船不带装卸设备，因此造价比马尾造船的订单要低，约为每艘 3000 万美元，6 艘总价值约 1.8 亿美元 (约合人民币 12.93 亿元)。据悉，EPS 正与潜在的承租方洽谈这 6 艘新船的租船合同。

据了解，EPS 是全球最大的独立船东之一，在航运业有着 60 余年的卓越历史，总部位于新加坡，拥有 6000 名海员，450 余名岸基员工，管理着由 270 多艘船舶组成的多元化船队，包括散货船、集装箱船、汽车运输船、油

船、油化船、LPG 船、LNG 船，总载重吨达 2800 万吨，平均船龄不超过 10 年，其中双燃料船舶 80 余艘。

自 2021 年以来，EPS 一直活跃在新造船市场上，在中日韩船厂先后订造了超过 120 艘新船。克拉克森的数据显示，截至目前 EPS 在建新船共计 110 艘，船型涵盖集装箱船、汽车运输船、液化气船、油船等，到 2029 年所有在建新船交付完毕后，EPS 的船队规模有望超过 300 艘。

EPS 与包括马尾造船在内的福建船政旗下船厂有着长期合作关系。2022 年，EPS 曾与福建船政签署 8 艘 2900TEU 集装箱船订单。去年，EPS 在福建船政旗下东南造船订造 4+2+2 艘 MR 型成品油船，在厦船重工订造 8 艘双燃料汽车运输船以及 4 艘 LR2 型成品油船。

对于马尾造船而言，EPS 的最新订单是其近年来罕见的集装箱船订单。根据克拉克森的数据，目前福建马尾造船手持订单共计 46 艘 123.7 万载重吨，其中仅有 1 艘集装箱船，即洲际船务在今年 6 月订造的 406TEU 教学电动集装箱船，此外还有液货船 12 艘、汽车运输船 6 艘、平台供应船（PSV）14 艘、敞口散货船 11 艘、其他船舶 2 艘，交船期排至 2029 年。

据了解，马尾造船创办于 1866 年，时称福建船政，是中国最先建立的造船企业，至今已有 159 年历史。2016 年，马尾造船搬迁至连江粗芦岛，厂区占地面积约 1060 亩，建有中型海工船坞（长 280 米、宽 82 米、深 13.5 米），配有一台 700 吨龙门吊车，拥有使用岸线长度 1326 米的舾装码头三个，满足 8 万吨钢材加工的船体联合车间一座。

马尾造船是福建省最大的国有造船企业，也是中国南方重要的船舶生产基地，具有研发、设计、制造和修理 10 万吨级以下各类船舶的能力，尤其在设计建造各类高附加值海工装备、金枪鱼围网渔船、深远海养殖装备、多用途集装箱船、散货船、油化船等方面有丰富的经验。（国际船舶网）

鑫亚修船举行技术中心成立揭牌仪式

8月16日上午，鑫亚修船隆重举行技术中心成立揭牌仪式。总经理夏松康携总部领导、技术中心全体成员及员工代表齐聚一堂，共同见证这一具有里程碑意义的重要时刻。

仪式上，鑫亚修船总经理夏松康与技术中心负责人王元波共同为技术中心揭牌。随着红绸徐徐落下，现场掌声雷动，正式宣告公司技术中心成立。

揭牌前，夏松康发表了重要讲话。他指出，技术中心的成立是公司发展历程中的一座重要里程碑，标志着公司在加速数智转型升级、推进绿色修船和智能化发展的道路上迈出了关键一步。这不仅凝聚了公司二十三年来的技术底蕴与战略定力，更彰显了公司在新阶段以创新驱动发展、以技术引领未来的坚定决心。

夏松康指出，人才和技术是构筑企业核心竞争力的基石，技术中心汇聚了公司最具潜力的技术骨干力量，肩负着突破关键技术瓶颈、引领产业微调升级的重任。公司将全力完善创新机制与平台建设，为团队成长提供更广阔的舞台。他勉励全体技术人员要秉持务实作风，勇于探索前沿领域，同时要以领先的技术和卓越的创新成果，持续擦亮“鑫亚”金名片，致力于将公司打造成为具有国际影响力的绿色修船标杆企业。

鑫亚修船技术中心的成立是深化绿色修船领域“稳油拓改”战略的关键举措。未来，中心将聚焦三大核心目标加快发展步伐：

船舶设计。重点发展绿色低碳船舶改装设计能力，提升公司在高端船舶修理改装领域的竞争力。

技术创新。瞄准全球前沿技术动态，组织团队攻坚克难，突破关键技术瓶颈。

技术难题攻关。高效整合内外部技术资源，为工程一线提供强有力的技术支撑，解决复杂技术难题。

为实现上述目标，技术中心将重点围绕以下五大方面持续发力：

前沿学习。紧密追踪学习全球船舶修理改装领域的前沿技术与发展趋势。

攻坚克难。高效组织团队力量，针对核心技术难题进行集中攻关。

资源整合。积极整合内外部优质技术资源，构建开放式创新生态。

团队建设。着力打造一支结构合理、水平一流的研发与技术人才梯队。

标准引领。积极参与行业技术标准制定，提升行业话语权与影响力。

鑫亚修船技术中心的成立，标志着公司在向“高质量、高效率、高服务体验感”以及智能化、绿色化船舶修造领域转型的进程中迈出了坚实一步。公司也将以技术中心为新起点，立足更高站位推动技术创新，依托更强实力引领绿色修船与高端改装工程。技术中心必将成为驱动公司高质量发展的强大引擎，助力公司全面开启建设“行业一流、具有国际竞争力的现代化船舶运维企业”的崭新篇章！（国际船舶网）

人民币结算！全球最大集装箱船船东力挺中国造船

全球最大独立集装箱船船东——加拿大 Seaspan 再度携手沪东中华造船，签下人民币结算的批量集装箱船大单。

8月15日，中国船舶集团有限公司与全球最大独立集装箱船船东——加拿大 Seaspan 在沪东中华举行9000TEU级集装箱船建造合同签约仪式。中国船舶集团董事长徐鹏、副总经理彭原璞；加拿大 Seaspan 公司董

事长、总裁、首席执行官陈兵，执行副总裁、首席商务官李堃；工银航运金融租赁有限公司总经理王振勇、副总经理贾浩出席仪式。

仪式开始前，徐鹏与陈兵、王振勇一行会谈，对 Seaspan 公司、工银金租长期以来的信任支持表示感谢，并就进一步加强交流合作、实现共赢发展进行了深入交流。

徐鹏在致辞中指出，Seaspan 公司是全球最大的独立集装箱船租赁船东公司，在全球航运业界具有卓越影响力，与中国船舶集团建立并保持了良好合作关系。自 2021 年以来，双方通过“技术协同+产业协同”模式，携手打造国际造船、航运产业链的合作典范，取得了丰硕成果。

徐鹏表示，中国船舶集团愿以此次签约为契机，在新船型开发、在役船型运维及技术功能升级、船舶租赁融资及推进人民币结算、国际化服务网点建设等方面进一步深化与 Seaspan 公司的合作，共同为行业持续健康发展作出贡献。

据悉，沪东中华最新签约的这批订单共计 12 艘，具体价格并未公布。作为参考，今年 5 月沪东中华曾与 Seaspan 签署了 6 艘 8300TEU 甲醇燃料预留（methanol-ready）集装箱船建造意向书，当时船舶经纪人估计每艘船造价超过 1 亿美元（约合人民币 7.18 亿元）。

根据克拉克森的数据，目前一艘 8500/9500TEU 传统燃料集装箱船新造船价格约为 1.06 亿美元，相比去年同期的 9700 万美元增加了 9%。

此次签约标志着中国船舶集团与 Seaspan 公司合作迈向新高度。双方签约的 9000TEU 级集装箱船是中国船舶集团为 Seaspan 公司量身定制的高可靠性、高运营经济性船型，采用成熟线型设计、搭载高效动力系统，采取精细化舱室布局，在确保航行稳定安全的同时实现载货空间最大化。

该系列 9000TEU 集装箱船是沪东中华自主研发设计的新一代高效型集装

箱船，根据 Seaspan 公司航线特点量身定制。设有 7 个货舱，采用双岛式设计，货舱内可堆放 16 列 9 层集装箱，甲板上可堆放 18 列 11 层集装箱，全船载箱量达到 9040TEU。通过尺度优化设计，该船型总长 274.0 米，型宽 45.6 米，型深 24.8 米，结构吃水 16.0 米，设计航速 20 节，续航 25000 海里，是投放于亚欧航线的高效型集装箱船。该船线型采用多目标耦合技术优化，加上高效桨舵一体化设计以及节能导管的利用，节能效果突出。

这是沪东中华与 Seaspan 继 2024 年 10 月签订 6 艘 13600TEU 常规燃料动力集装箱船建造合同后，再次签订的批量订单，充分彰显 Seaspan 对沪东中华在研发实力、品牌品质和市场口碑方面的高度认可，标志双方合作关系迈向更高层级。

此次签约项目采用跨境人民币结算，工银金租提供融资服务，是“中国制造+中国金融”在全球航运造船领域融合发展的典范，开创了国际船舶交易的新模式，也为服务金融强国与制造强国建设贡献了力量。

目前，随着我国与世界各国的经济贸易规模日益扩大，人民币国际地位不断提升。人民币国际化有助于加强中国与“一带一路”沿线国家的经济合作，推动区域经济更好发展。采用人民币结算，将有助于沪东中华减少汇兑风险，增强盈利能力，提升市场竞争力，也有利于船东降低融资成本，提高贸易效率。

值得一提的是，去年 10 月 Seaspan 在沪东中华订造的 6 艘 13600TEU 集装箱船，同样采用人民币结算，是当时为数不多由国外船东以这一新支付方式直接在中国船企签下的造船大单，对于推进人民币国际化具有重要意义。这 6 艘船将由东方海外长期租赁，计划于 2026 至 2028 年间陆续完工交付。

Seaspan 的最新订单是沪东中华在近年来罕见的中型船订单。克拉克森的数据显示，自 2019 年承接长荣海运 2 艘 23888TEU 超大型集装箱船订单、

重返箱船建造领域以来，沪东中华一直专注于 13000TEU 及以上大型和超大型集装箱船建造，目前其手持订单中仅有去年 11 月新加坡太平船务（PIL）订造的 5 艘 9040TEU 集装箱船在 10000TEU 以下。

据了解，Seaspan 是全球最大的独立集装箱船船东，拥有行业领先的船舶管理服务，业务范围主要根据长期、固定费率、定期租船的原则为世界上大型集装箱班轮公司提供租船服务。截止 2024 年 9 月 30 日，Seaspan 运营船队包括 218 艘船，连同在建新船在内总运力达到约 230 万 TU。

去年，Seaspan 自 2021 年夏季以来时隔近三年再次重返集装箱船新造船市场，启动新一轮订船计划。根据克拉克森的数据，去年 Seaspan 总计订造了 41 艘集装箱船，全部由中国船企承建，包括沪东中华 6 艘 13600TEU 船、新时代造船 8 艘 9200TEU 和 5 艘 16800TEU 双燃料 LNG 动力船、以及扬子江船业 12 艘 9000TEU 和 10 艘 17000TEU 双燃料 LNG 动力船。

今年 4 月，Seaspan 又在外高桥造船下单订造 6 艘 11400TEU 级集装箱船建造合同。项目采用跨境人民币结算模式，全面助力人民币国际化。该型船由外高桥造船自主研发设计，应用多项创新技术，在能效优化与航行性能方面达到国际领先水平。项目创新采用跨境人民币结算模式，全面助力人民币国际化。

不含最新订单在内，克拉克森的数据显示，截至目前沪东中华手持订单共计 85 艘约 1036 万载重吨，在单体船厂中排名全球第四、国内第一，其中 LNG 船 56 艘、集装箱船 29 艘，交船期排至 2031 年。（国际船舶网）